

Comité Interministériel

de

Sécurité Routière

Dossier de Presse

7 Juillet 2004

SOMMAIRE

Une baisse significative de l'accidentologie à fin juin 2004....

Vers un comportement plus responsable du conducteur

- *Un dispositif de contrôle sanction juste et efficace.*
- *L'harmonisation de la politique pénale*
- *Une exigence accrue pour les Transports collectifs de personnes*

Des actions de partenariat pour concrétiser la mobilisation des acteurs

- *Deux tables rondes « alcool, lieux festifs et sécurité routière »
«deux roues motorisés et sécurité routière »*
- *L'action locale et la mobilisation des partenaires*

Une démarche sur le long terme : la sensibilisation des jeunes

- *L'Attestation Scolaire de Sécurité Routière*
- *Une mobilisation de tous les acteurs éducatifs auprès des jeunes*
- *L'allongement de l'épreuve pratique du BSR*
- *Aider les jeunes à obtenir leur permis de conduire.*

Une attention particulière aux accidentés et un soutien du milieu médical

- *Une modernisation du fichier national des accidents corporels de la route*
- *Une prise en charge des blessés par traumatisme crânien ou lésion de la moelle épinière.*
- *La Semaine sécurité routière 2004 consacrée aux victimes*

Des mesures spécifiques concernant l'infrastructure et les véhicules .

- *Une expérimentation nationale sur l'utilisation des feux de croisement le jour*
- *Des mesures pour les poids lourds: la signalisation arrière et le chrono tachygraphe électronique*
- *La cartographie de l'accidentologie routière pour renforcer la transparence.*
- *La sécurité des infrastructures sur le réseau routier national*
- *Des dispositions spécifiques pour les deux roues*

Une baisse significative de l'accidentologie à fin juin 2004....

L'année 2003 a connu un bilan exceptionnel avec une diminution de 20,9 % du nombre de tués.

Le cumul des cinq premiers mois de l'année se traduit par des baisses significatives des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés.

Le début de l'année 2004 présente une légère hausse en janvier du nombre de tués et quatre mois de baisses proches ou supérieures à 10 %. La hausse de janvier s'explique par le fait qu'au mois de janvier 2003 les mauvaises conditions climatiques avaient énormément réduit le trafic.

En ce qui concerne le mois de mai 2004 il faut noter une baisse de près de 12 % du nombre de tués de moins par rapport à mai 2003 mais il faut rappeler qu'en mai 2003, les résultats prenaient en compte le très grave accident d'autocar qui avait fait 28 tués.

Le mois de Juin présente une baisse exceptionnelle du nombre des tués (- 27,4 %)

Tués	janvier	février	mars	avril	mai	Juin
Chiffres bruts 2004	401	325	347	373	457	400
Chiffres bruts 2003	393	363	449	413	519	551
Différence	+8	-38	-102	-40	-62	-151
Evolution	+2,0%	-10,5%	-22,7%	-9,7%	-11,9%	-27,4%

Mais des progrès restent à effectuer en particulier dans les DOM

Les résultats de l'insécurité routière sont beaucoup moins favorables qu'au niveau national. Certaines caractéristiques et problématiques communes aux trois départements ont été dégagées.

- **Les évolutions** durant les derniers mois du nombre d'accidents, de tués et de blessés sont plutôt positives en Martinique et en Guadeloupe mais sont moins bonnes qu'en métropole et la situation en Guyane est très préoccupante.
- **Le comportement de l'utilisateur**, très différent de celui constaté en métropole et pour lequel le rapport à la règle est d'un niveau beaucoup plus bas, explique en partie la particularité de l'accidentologie observée localement.
- Dans les trois départements et de manière encore plus forte en Guyane, on constate une **accidentologie particulière des deux roues** et surtout des cyclomoteurs, liée au non port du casque mais aussi au débridage des scooters et au surnombre de passagers souvent non munis de casque, sur le même engin.

Les Préfets mènent des actions importantes de contrôle, de sensibilisation, de prévention et de communication et prévoient d'amplifier ces actions dans plusieurs directions:

- Dans le cadre de **la politique de communication**, des campagnes nationales seront adaptées et d'autres thèmes (deux roues par exemple) envisagés.
- **La lutte contre la conduite sans assurance et/ou sans permis** des cyclomoteurs, des motos mais aussi des voitures particulières qui apparaît comme pratique courante dans les trois départements.
- Il est nécessaire de trouver des points d'appui auprès des collectivités territoriales et des associations, dans ces départements, pour conforter la politique locale de sécurité routière impulsée par les services de l'Etat.

Vers un comportement plus responsable du conducteur.

Un dispositif de contrôle sanction juste et efficace.

Un bilan positif sur le comportement des usagers

Depuis le 31 octobre 2003, date de sa mise en service, jusqu'au 1 juillet 2004, le dispositif a constaté 1 330 000 infractions dont 1 020 000 imputables à des véhicules immatriculés en France (77 %) et 310 000 (23 %) attribuables à des véhicules étrangers.

- Le nombre de grands excès de vitesse s'établit à 7 600 infractions, (0,5 % du total).
- Les petits excès de vitesse (entre 0 et 20 km/h) représentent 88% des infractions.
- Les paiements de l'amende forfaitaire minorée représentent 95% des paiements enregistrés.
- Le nombre de courriers traités s'élève à 215 000 dont 140 000 concernent la désignation d'un autre conducteur.
- Les demandes de photos s'élèvent à 10 000.
- le nombre d'appels au standard téléphonique mis en place le 23 décembre 2003, demeure relativement élevé : environ 1000 par jour.

Le déploiement des « 1000 » radars automatiques

- Le marché des 1000 dispositifs à installer avant fin 2005 a été signé par le Ministre de l'Intérieur le 20 mai 2004.
- Le Centre National de Traitement des infractions « contrôle automatisé » sera transféré de Lille à Rennes début octobre 2004

Le déploiement se fera de manière régulière pour atteindre 450 à la fin de l'année 2004.

Les premiers dispositifs sont situés dans les départements suivants :

- Loire Atlantique (commune de Rouans-RD723) : mise en service le 3 juillet 2004.
- Loire Atlantique (commune de Saint Herbain-RN 844) : mise en service le 3 juillet 2004.
- Corse (commune d'Alata – RD 81) : mise en service début juillet 2004.

Le contrôle sanction et les véhicules étrangers

Environ un quart des infractions constatées par le dispositif depuis sa mise en place sont commises par des véhicules étrangers, alors que ceux-ci ne représentent que 10% du trafic.

Afin d'assurer la crédibilité du système, il est indispensable de mettre en place les actions permettant de lutter contre l'impunité des conducteurs immatriculés dans un autre Etat.

Dans une première phase, des échanges bilatéraux ont été établis. L'identification des véhicules est effectuée par l'intermédiaire des Centres de coopération policière et douanière et il est prévu une mise en œuvre des poursuites par les procureurs concernés dans les zones frontalières. Des actions sont en phase de test avec le Luxembourg, la Belgique, l'Italie, la Suisse et l'Espagne.

Cependant cette solution ne permet pas de traiter le grand nombre d'infractions relevées par le dispositif automatisé. Il est prévu de mettre en place une plate-forme d'échanges au niveau européen ; une expérimentation est envisagée avec l'Allemagne et les Pays-Bas. La création d'un délit de grand excès de vitesse permettra dans ce cas de procéder à l'immobilisation du véhicule.

Les usagers toujours plus concernés et informés

La mise en place des radars automatiques a mis en évidence quelques incohérences dans l'implantations de panneaux de limitation de vitesse par rapport à l'infrastructure concernée. Ces défauts de conformité ou de cohérence peuvent avoir des conséquences en terme de sécurité dans la mesure où le manque de crédibilité de la signalisation peut conduire l'utilisateur au non-respect de la réglementation.

Par une circulaire du 17 novembre 2003, il a été demandé aux préfets de procéder à un réexamen de cette signalisation et d'engager les actions nécessaires en concertation avec les collectivités territoriales.

Les points spécifiquement visés sont les limites de vitesse non crédibles et le positionnement des panneaux d'agglomération.

Toujours dans le souci d'être au plus près des usagers, il est prévu de les associer à cette démarche. Ils vont donc pouvoir faire état des problèmes de signalisation routière (pertinence de la signalisation de police, perception et continuité de la signalisation directionnelle) qu'ils rencontrent lors de leurs déplacements.

Pour cela un site Internet spécifique appelé "**dîtes le au Ministre**" sera mis à leur disposition à cet effet dans les prochains jours.

Les sanctions de dépassement de la vitesse maximale autorisée modifiées

Dans son allocution du 6 mai 2004, le Premier Ministre, prenant en compte la multiplicité des petits excès de vitesse constatés dans le cadre du contrôle-sanction automatisé, a décidé d'adapter, dans un souci d'équité et de proportionnalité, la sanction à la gravité de l'infraction et de conforter ainsi l'adhésion du public.

1. Désormais les petits excès de vitesse (inférieurs à 20 km/h) commis hors agglomération ne sont plus sanctionnés que d'une contravention de 3ème classe. Le montant de l'amende forfaitaire passe de 135 € à 68 €, (90 € à 45 € pour l'amende minorée). Le retrait d'un point du permis de conduire est inchangé.
2. En revanche, les grands excès de vitesse (50 km/h ou plus) deviennent des délits dès la première infraction. Les conducteurs sont passibles désormais notamment, d'un emprisonnement de 6 mois, d'une amende de 7 500 €, d'une confiscation de véhicule, d'une annulation de permis de conduire, d'un stage de sensibilisation à la Sécurité routière.

Modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre nécessite une mesure législative, par la création, dans le code de la route, d'un délit en première infraction pour sanctionner le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée et une mesure réglementaire, par la minoration de la sanction du dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 20 km/h hors agglomération.

L'harmonisation de la politique pénale.

Depuis l'annonce faite par le Président de la République, le 14 juillet 2002, du grand chantier de la sécurité routière, un nombre important de réformes est intervenu. Elles concernent tant le fond du droit applicable à la délinquance routière que les moyens procéduraux mis à la disposition de la Justice pour traiter ce contentieux volumineux.

Une grande production de textes pour la sécurité routière

A la **loi de référence du 12 juin 2003** renforçant la lutte contre la violence routière, portée par les deux ministres de la Justice et des Transports, se sont ajoutés plusieurs autres textes législatifs et réglementaires,

- la loi du 9 septembre 2002 d'orientation et de programmation pour la justice,
- loi du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants,
- la loi du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité,
- le décret du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière et modifiant le code de procédure pénale et le code de la route,
- le décret du 11 juillet 2003 portant application de certaines dispositions de la loi n°2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et modifiant notamment le code pénal, le code de procédure pénale et le code de la route.

Les précédentes « orientations générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière », contenues dans la circulaire du 25 mai 2001 se devaient d'être actualisées par un nouveau texte faisant la synthèse des nombreuses innovations introduites depuis les deux dernières années.

Cette circulaire, qui est signée le jour du CISR, vise à donner des directives aux procureurs de la République afin d'harmoniser leur politique pénale relative au traitement de la délinquance routière (aggravation des sanctions, créations d'infractions nouvelles, extension de peines existantes et création de nouvelles peines, dispositions en matière de récidive, contrôle automatique des infractions, permis à points et permis probatoire, prise en compte des victimes, ordonnances pénales en matière de délit, juges de proximité).

Une exigence accrue pour les transports collectifs de personnes.

Les conducteurs professionnels de transports collectifs de personnes ont déjà un très fort sens de la responsabilité inhérente à leur activité. Leur engagement de transporter dans les meilleures conditions de sécurité possible leurs passagers est certain.

L'abaissement prévu de 0,5 g/l de sang à 0,2 g/l de sang du seuil d'alcoolémie pour les conducteurs des véhicules affectés au transport en commun de personnes renforce donc leur crédibilité professionnelle. Ce taux d'alcoolémie (qui équivaut en pratique à la tolérance zéro) est d'ailleurs déjà retenu, à titre volontaire, par plusieurs entreprises de transport en commun de personnes, qui ont inscrit cette règle dans le règlement intérieur de l'entreprise. Il en est de même pour les transports de marchandises, la charte signée par le Premier Ministre, à l'issue du dernier CISR, avec les trois fédérations représentatives, contenant un engagement du même type.

Cette mesure est recommandée par la Commission Européenne (17 janvier 2001) et également demandée ou soutenue par les grandes associations qui agissent pour la sécurité routière ou pour la sécurité des enfants dans les transports scolaires.

Une mesure attendue par un large public

L'accent sera ainsi mis de manière plus forte sur l'incompatibilité entre alcool et conduite et les retombées médiatiques seront de nature à renforcer le message de sécurité routière « celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas ».

Cette mesure sera perçue favorablement par les parents des enfants qui empruntent les transports scolaires car elle apportera une réponse à un problème fréquemment mis en avant par eux. De plus elle valorisera les conducteurs de transport en commun de personnes en les responsabilisant. Enfin, la suppression de toute imprégnation alcoolique, aussi faible soit elle, contribuera à lutter contre le phénomène de la somnolence au volant.

La sécurité des usagers de transports en commun de personnes qui a été déjà considérablement améliorée par l'obligation d'équipement en ceintures de sécurité des sièges des passagers de ce type de transports sera renforcée par cette nouvelle mesure.

L'exemplarité en matière d'alcoolémie de ces conducteurs professionnels en charge du transport d'autrui ne pourra manquer d'avoir un impact pédagogique sur l'ensemble des usagers de la route et d'induire un changement significatif des comportements.

La mise en œuvre

Le non-respect de cette disposition entraîne le même niveau de sanction que pour la contravention d'alcoolémie actuelle prévue à l'article R. 234-1 du code de la route (alcoolémie comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l) : amende prévue pour les contraventions de la 4ème classe, réduction de 6 points du permis de conduire, possibilité d'immobilisation du véhicule ainsi que d'une peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus.

Un décret en conseil d'Etat modifiera à cet effet la partie réglementaire du code de la route.

Le seuil de 0,2 g : un seuil équivalent au plan médical à 0.

La mesure de tolérance zéro se traduit par la fixation d'un taux à 0,2 g, l'organisme pouvant naturellement présenter un taux très faible d'alcool indépendamment de la prise de boissons alcoolisées. Ce seuil est d'ailleurs pratiqué dans les pays ayant retenu le principe du taux zéro.

Des partenariats pour mobiliser les acteurs.

Deux tables rondes

« alcool, lieux festifs et sécurité routière »

« 2 roues motorisés et sécurité routière »

Le Président de la République, le 14 octobre dernier, a demandé que les jeunes et les deux roues motorisés fassent l'objet d'une attention toute particulière dans la lutte contre l'insécurité routière. Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 13 janvier 2004 a spécifiquement évoqué ces deux problématiques et a décidé qu'une table ronde sur chacun de ces deux sujets serait organisée.

Cette décision était motivée par deux constats:

- La moto reste de loin le véhicule le plus dangereux puisque le risque d'être tué lors d'un accident est six fois supérieur pour un motocycliste que pour un automobiliste.
- Les jeunes sont toujours sur-représentés parmi les victimes d'accidents.

" Alcool, lieux festifs et sécurité routière".

Les accidents de la route restent la première cause de mortalité chez les 18-24 ans. Alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population française, les 18-24 ans (les plus nombreux parmi les conducteurs novices) constituaient 22 % des tués sur la route en 2002. L'alcool est impliqué dans près de 40 % de ces décès. Près de la moitié des accidents mortels liés à une surconsommation d'alcool ont lieu à l'occasion de sorties nocturnes durant le week-end.

En effet, les jeunes prennent bien souvent des risques inconsidérés, sur la route comme ailleurs. La consommation d'alcool lors de soirées joue un rôle prépondérant dans cette accidentalité ; l'alcool est présent dans un accident mortel sur trois la nuit. De même, les jeunes sont plus facilement grisés par la vitesse, qui est aussi bien souvent à l'origine des accidents qu'ils provoquent et qu'ils subissent.

Ce constat justifie la nécessité d'une réflexion commune entre les professionnels, les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs concernés, afin d'échanger expériences et expertises, et unir leurs efforts pour élaborer un plan d'actions et construire les bases d'une charte nationale d'engagements entre l'Etat et les professionnels concernés:

La réunion d'un grand nombre d'acteurs et trois grandes propositions

La table ronde « Alcool, lieux festifs et sécurité routière » s'est tenue le 26 février 2004 et a réuni tous les acteurs concernés par ce problème :

- organismes représentatifs de la profession des restaurants, débits de boissons, discothèques et autres lieux festifs ;
- représentants des entreprises du secteur des boissons alcoolisées ; de la profession des assurances automobiles; d'organismes de transport des personnes ;
- experts et associations oeuvrant dans ce domaine ;
- acteurs institutionnels locaux ayant conduit des actions exemplaires ; ministères et institutions en charge du dossier.

Trois propositions d'action ont été formulées au terme d'une journée de débats, clôturée par le ministre de l'Équipement :

1. **Entreprendre une démarche d'engagement volontaire au plan national et local.** Cette démarche se traduira par l'élaboration d'une charte nationale qui sera traduite localement par chaque Préfet. Cette charte d'engagement entre tous les responsables d'établissements sera construite sur des actions ayant pour objectif de lutter contre l'insécurité routière: formation des personnels, équipement des

établissements en appareils de mesure de l'alcoolémie, conduite d'opérations de prévention et de sensibilisation aux risques de la conduite en état d'alcoolémie.

2. **Rechercher une harmonisation des horaires de fermeture sur l'ensemble du territoire**, afin de réduire les risques liés au déploiement nocturne des jeunes d'un département à l'autre. Les Préfets veilleront à cette harmonisation au sein de leur département et des départements limitrophes.
3. **Unifier les messages autour du concept de « celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »** pour qu'on ne parle plus que d'une seule voix sur ce thème. Afin de favoriser l'appropriation de ce concept de communication unique par tous les acteurs de la sécurité routière, une campagne sera lancée dès l'été.

« Deux roues motorisés et sécurité routière »

Le bilan de l'accidentologie 2003 qui a montré une forte baisse par rapport à l'année 2002, avec un nombre de tués sur les routes en recul de près de 21 % est moins favorable aux motards puisque les chiffres des tués parmi les utilisateurs de motos baissent moins vite que ceux concernant l'ensemble des véhicules. En outre, ce bilan est alarmant pour les cyclomotoristes puisque le nombre de tués a augmenté de 1,6 % pour cette catégorie d'usagers. 46 % des tués à cyclomoteur sont des jeunes âgés de 15-19 ans. En effet, cet engin est l'un de leurs principaux modes de déplacement.

Le Ministre des Transports a donc réuni le 25 mai 2004, les représentants des motards, les pouvoirs publics et tous les acteurs concernés par la lutte contre l'insécurité routière : forces de l'ordre, collectivités territoriales, associations de prévention, associations de motards, professionnels de la moto, chercheurs et formateurs. L'objectif était d'élaborer un programme d'actions conduisant à mieux prendre en compte le risque moto dans la politique de sécurité routière.

Des perspectives concrètes dans trois grands domaines

Le respect des règles

Tout en reconnaissant que le respect de la règle doit s'imposer à tous, une adaptation a été souhaitée sur trois points : la remontée des files de voiture, l'amélioration des techniques de contrôle spécifiques aux motards (contrôle automatisé), et l'ouverture de circuits publics sur le modèle du circuit Carole.

La formation

Les problèmes de formation ont été largement débattus : formation initiale pour le cyclomoteur (BSR) avec plus de pratique et davantage d'heures théoriques sur le risque du 2 roues, systématisation des formules post-permis.

La communication

Plusieurs actions de communication ont été proposées pour sensibiliser l'ensemble des usagers à la vulnérabilité des motards, pour préciser aux usagers de deux roues motorisés que « l'on peut se faire plaisir en moto sans se mettre en situation de danger », et enfin promouvoir l'utilisation systématique d'un équipement adapté.

Par ailleurs les participants ont proposé une meilleure prise en compte de la spécificité des 2 roues motorisés dans les projets d'aménagement en associant systématiquement les utilisateurs à tous les échelons de décision des projets et un renforcement du rôle des M. Moto en DDE.

Les premières décisions

Le Ministre des Sports, de la Jeunesse et de la Vie Associative a présenté un programme d'ouverture de cinq circuits pour la Semaine de la Sécurité Routière en octobre 2004.

Le Ministre des Transports a annoncé la création d'un groupe de travail dédié à l'examen des problèmes des remontées de files de voitures. Il a proposé de porter la durée des épreuves pratiques de 3h à 5h et a en outre indiqué que les propositions émises au cours de cette table ronde feraient l'objet d'un examen par ses services afin d'examiner celles qui peuvent être mises en œuvre .

L'action locale et la mobilisation des partenaires.

Le CISR du 13 janvier 2004 a dressé le bilan des assises départementales qui se sont tenues en octobre 2003. Les participants à ces assises avaient souligné la nécessité de mieux prendre en compte la sécurité routière au plan local.

La réponse à cette attente passe par une meilleure structuration et une organisation professionnelle de l'action locale de la sécurité routière ainsi qu'un renforcement de la démarche partenariale.

Mieux structurer et professionnaliser le pilotage de l'action locale, l'animation des programmes et la connaissance de l'insécurité routière.

- Les équipes de pilotage, mises en place sous la responsabilité du Préfet sont progressivement renforcées ;
- Des correspondants sécurité routière seront désignés dans chaque administration de l'Etat, afin de veiller à la prise en charge de la sécurité routière dans tous les champs de compétences de leur administration et la représenter au pôle de compétence Etat.
- Le programme REAGIR sera transformé en programme "**COMPRENDRE pour AGIR en Sécurité routière**" s'appuyant sur des enquêtes techniques d'accident professionnalisées par rapport aux enquêtes REAGIR.

Renforcer la démarche partenariale

L'implication des collectivités territoriales dans la lutte contre l'insécurité routière sera recherchée à travers la nomination d'élus correspondants Sécurité Routière dans chaque collectivité, l'élaboration de contrats partenariaux et le renforcement de l'information des collectivités sur la politique de l'Etat.

D'autre part, la création des maisons de la sécurité routière est encouragée, dans le cadre de partenariats locaux impliquant notamment l'Etat et les collectivités, avec pour objectifs d'assurer l'accueil des victimes et de leurs familles, d'informer les citoyens, de mettre à disposition des ressources pour l'action locale, et d'être un lieu d'échanges entre bénévoles, associations, institutionnels et professionnels.

Par ailleurs, un nouveau programme "**AGIR pour la sécurité routière**" de mobilisation sera lancé en septembre, proposant aux acteurs locaux de s'impliquer dans des actions de prévention aux cotés des préfetures, des collectivités territoriales, des associations. Il permettra de redynamiser l'action de prévention des inspecteurs départementaux de la sécurité routière Un volet spécifique du programme concernera les jeunes.

Enfin, le partenariat est renforcé avec le monde de l'emploi, et notamment les Caisses Régionales d'Assurance Maladie et les Chambres Consulaires, avec les acteurs de santé, notamment les agences régionales de santé et les établissements de santé publics et privés.

Une démarche sur le long terme : la sensibilisation des jeunes.

L'Attestation Scolaire de Sécurité routière.

Au collège plus particulièrement, l'éducation à la sécurité routière est finalisée par la préparation des deux attestations scolaires à la sécurité routière (ASSR) :

- celle de premier niveau, organisée en classe de cinquième
- celle de second niveau, organisée en classe de troisième

Désormais une action éducative continue est assurée de l'école maternelle à la classe de 3ème garantissant, à travers l'enseignement des disciplines et la vie scolaire, une prise de conscience des dangers de la route et l'acquisition de connaissances et de comportements réfléchis et responsables. Les modalités pratiques sont définies par les circulaires du 25 octobre 2002 et du 9 octobre 2003

Des étapes indispensables pour l'accès à la conduite

L'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau est nécessaire pour obtenir le Brevet de sécurité routière (BSR) obligatoire pour conduire un cyclomoteur.

L'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau est désormais exigée pour s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Ces dispositions s'appliquent à tous les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988.

Les enjeux que revêt cette première session de la « nouvelle » ASSR sont très importants pour les jeunes. Un important dispositif d'information et d'alerte en direction des services déconcentrés et des établissements scolaires a été mis en place.

Un effort pédagogique important

Comme chaque année depuis 1993, la préparation aux attestations a été effectuée dans les collèges sous la responsabilité des enseignants concernés.

Par ailleurs, afin de les aider à intégrer cette éducation à la sécurité routière dans l'enseignement des programmes de leur discipline, les enseignants ont été destinataires des livrets de préparation mis à jour annuellement, en fonction des épreuves proposées.

De plus, la mise en ligne des fiches pédagogiques sur le site de la direction de l'enseignement scolaire (Eduscol), les différents liens possibles avec les autres sites et l'organisation d'actions éducatives locales avec les partenaires concernés ont permis de compléter cette aide.

La passation des épreuves des ASSR de 1er et 2nd niveau en collège s'est déroulée au cours de la semaine du 22 au 26 mars 2004.

Les mesures pour l'année scolaire 2004.2005

De bon résultats pour cette session ont été enregistrés : Taux de réussite de l'ASSR 1er niveau : 91% et de l'ASSR 2nd niveau : 68 %.

La prochaine session des ASSR 1 et 2 se déroulera en mars 2005. Les élèves qui ont échoué en 2004 pourront s'y réinscrire et pour cela devront prendre contact avec le Chef de l'établissement dans lequel ils se trouveront à la rentrée de septembre, qui centralisera et fera suivre les demandes pour les élèves de son établissement.

Pour les élèves ayant échoué à la session 2004, des moyens seront mobilisés. Ils disposeront, notamment sur l'Internet, de supports téléchargeables ainsi que d'un choix de questions parmi les épreuves 2003 et 2004 permettant un entraînement et une autocorrection.

Pour ceux qui quittent le système scolaire, ils se rapprocheront du GRETA le plus proche et pourront y repasser, gratuitement, les épreuves.

Une mobilisation de tous les acteurs éducatifs auprès des jeunes.

Le Président de la République a souhaité que l'année 2004 soit consacrée, en particulier, à la recherche de solutions pour diminuer la surexposition des jeunes et des motards au risque routier. Un rapport a été demandé à la Direction de la Jeunesse et de la Vie Associative (DJEVA) pour établir un diagnostic et des propositions sur la protection des jeunes et des sportifs concernés en tant qu'usagers de la route comme conducteur, piéton, cycliste, motocycliste ou motard.

Des efforts déployés en complément du système scolaire

Les efforts d'éducation à la sécurité routière déployés dans le cadre scolaire sont nécessaires mais pas suffisants si on veut sensibiliser tous les jeunes à l'insécurité routière. En effet d'une part, beaucoup de jeunes échappent aux structures de l'Education Nationale car ils en sont de fait exclus ou travaillent déjà, et d'autre part, la prévention routière y vient en sus d'autres obligations impérieuses, qui doivent rester au centre de leur activité.

Il est donc nécessaire de mobiliser l'ensemble des divers autres acteurs éducatifs auprès des jeunes que sont nombre d'associations, sportives, de jeunesse ou à visée sociale, et nombre de collectivités locales, à travers leurs centres de vacances et de loisirs, leurs centres sociaux ou socioculturels, leurs maisons de quartiers.

Une modalité de mise en œuvre en trois points

1. Offrir à tous ceux (notamment les jeunes) qui aiment adopter des conduites sportives, sur deux ou quatre roues, les moyens de vivre cette attirance dans des lieux appropriés, avec un encadrement matériel et humain adapté : en 2004, en partenariat avec la Fédération Française de Motocyclisme et la Fédération Française du Sport Automobile, lors de la semaine de la sécurité routière, une « Journées Portes Ouvertes », qui correspond à une ouverture des circuits sportifs auto-moto au tout-venant, sera lancée avec l'appui technique et pédagogique des services déconcentrés de la jeunesse et des sports.
2. Valoriser institutionnellement et médiatiquement les jeunes qui s'engagent dans la lutte contre l'insécurité routière, en associant systématiquement les jeunes issus du milieu associatif ou des conseils départementaux de la jeunesse à la mise en œuvre des politiques locales de sécurité routière.
3. Œuvrer dans le sens d'une exemplarité maximale des structures relevant du ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative en incitant les organisateurs des « centres de vacances » et des « centres de loisirs » à intégrer un volet « sécurité routière » au sein de leur projet éducatif.

Aider les jeunes à obtenir leur permis de conduire.

L'examen du permis de conduire est considéré aujourd'hui comme le premier examen de France, à la fois pour le nombre de personnes concernées chaque année, plus de 1,1 million de nouveaux candidats enregistrés, et pour l'importance sociale qu'il représente.

En effet, le permis de conduire est incontestablement un facteur essentiel d'insertion sociale, dans la mesure où il représente pour nos concitoyens le principal moyen d'accéder à l'autonomie de déplacement et le plus souvent à un emploi.

Par ailleurs, l'examen du permis et la formation qui le précède constituent des instruments essentiels de la politique de sécurité routière menée par les pouvoirs publics, visant notamment à modifier, de manière durable, le comportement des conducteurs, tout particulièrement les jeunes, qui sont malheureusement trop représentés dans les statistiques d'accidents.

C'est en ayant à l'esprit l'ensemble de ces objectifs que le Gouvernement mène son action en matière de permis de conduire, afin d'en faciliter l'accès tout en garantissant son statut au sein de la politique générale de sécurité routière.

Dans cet esprit, le Premier Ministre a clairement affirmé l'intérêt à la fois sécuritaire et social de ce dossier, et demandé que soit étudiée la mise en place d'un dispositif permettant aux jeunes qui en ont besoin d'obtenir leur permis de conduire dans des conditions sociales et financières acceptables.

A cet effet, une mission dont l'objet est d'examiner les modalités d'un tel dispositif d'aide a été confiée à M. Jean Michel Bertrand, Député de l'Ain.

L'allongement de l'épreuve pratique du BSR.

A l'issue de la table ronde « Moto et sécurité routière » qui s'est tenue le 5 mai 2004, le gouvernement a retenu plusieurs décisions à mettre en œuvre dans les plus brefs délais, et notamment, l'allongement de la durée de la formation pratique obligatoire pour l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) avec deux résultats attendus:

1. Une baisse de l'accidentologie des jeunes utilisateurs de cyclomoteurs et de quadricycles légers à moteur.
2. Une responsabilisation de tous les acteurs impliqués (jeunes, parents, professionnels de l'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière).

Le BSR n'est pas un permis de conduire, mais un titre de conduite attestant d'une formation obligatoire. Depuis le 1er janvier 2004, il est obligatoire pour conduire un cyclomoteur (deux-roues ne dépassant pas 50 cm³) non plus seulement entre 14 et 16 ans, mais au-delà de 16 ans, en l'absence de permis de conduire. Seuls les jeunes âgés de 16 ans à compter du 1er janvier 1998 sont concernés par cette mesure. Ces mêmes jeunes doivent désormais être titulaires du BSR s'ils veulent conduire un quadricycle léger à moteur (voiturette).

La partie pratique de la formation complétée.

La partie théorique est validée par l'attestation scolaire de premier niveau (ASSR 1) délivrée en classe de 5ème ou, à défaut, par l'attestation de sécurité routière (ASR).

La partie pratique d'acquisition d'expérience de la conduite en circulation est validée par un formateur qualifié sous la responsabilité d'une école de conduite ou d'une association agréée par le préfet.

La formation pratique actuellement limitée à trois heures apparaît nettement insuffisante pour traiter l'ensemble des objectifs. En effet, le jeune doit notamment apprendre à s'insérer dans la circulation et la quitter en sécurité, choisir la bonne position sur la chaussée en toutes circonstances, franchir les différents types d'intersection, en sachant gérer en permanence les règles, les autres usagers et les situations à risque.

Une formation plus longue va favoriser la prise de conscience qu'il s'agit d'une étape décisive pour une bonne intégration dans la circulation. C'est d'autant plus important que souvent il deviendra ensuite motocycliste. Enfin, cette formation pratique au BSR est une occasion essentielle pour bien expliquer aux parents et aux jeunes les enjeux d'une bonne formation leur engagement dans une démarche de responsabilisation vis-à-vis du risque routier.

La mise en application interviendra au 1er septembre 2004 après modification de l'arrêté du 17 décembre 2003 fixant les conditions d'obtention du brevet de sécurité routière.

Une attention particulière aux accidentés et un soutien du milieu médical.

Une modernisation du fichier national des accidents corporels de la route.

Le fichier national des accidents corporels est la source première des connaissances en matière d'accidentologie. Le mode de gestion et d'administration de ce fichier peut être amélioré par rapport à l'enjeu qu'il représente dans la lutte contre l'insécurité routière.

Un projet de modernisation a été engagé début 2000 pour améliorer la qualité du fichier et coder le type de véhicules et la localisation en coordonnées géographiques. L'adoption des définitions internationales permettra de faciliter les comparaisons internationales.

Cette nouvelle étape de modernisation s'articule autour de 2 axes

Les définitions "tués et blessés graves" conformes aux normes internationales

La définition du, "**tué à six jours**" alors que la norme internationale est "**le tué à 30 jours**" est une source d'incompréhension pour le public et tout particulièrement pour les victimes. C'est la volonté d'avoir rapidement les résultats de l'insécurité routière qui avait motivé la définition à 6 jours. Aujourd'hui un système de remontées rapides de données simplifiées permet de donner très rapidement des chiffres provisoires très fiables.

La définition du, "**tué à 30 jours**" permettra d'afficher volonté de transparence et souci de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière.

La définition du blessé grave utilisé en France est celui qui a été hospitalisé plus de six jours. Il est préférable d'adopter la notion simple « d'hospitalisé » qu'utilisent les autres pays.

La définition de l'hospitalisé sera plus facile à mettre en œuvre pour les forces de l'ordre et donc plus robuste du point de vue statistique.

La modification de la définition sera expérimentée sur une base régionale en 2005.

Le bilan annuel de la sécurité routière étendu aux départements d'Outre Mer

La volonté d'obtenir le plus rapidement possible les résultats de l'insécurité routière a conduit, dans le passé, à ne publier que les résultats de la métropole.

Cette restriction ne se justifie plus aujourd'hui que l'ensemble du système de recueil des données est informatisé ; aussi le bilan annuel de la sécurité routière sera-t-il désormais étendu aux départements d'Outre Mer ce qui permettra pour ces départements de se comparer avec les départements de métropole.

Une prise en charge des blessés par traumatisme crânien ou lésion de la moelle épinière.

Chaque année, à la suite d'un accident de la route, 65 000 personnes subissent un traumatisme crânien, dont 8 000 graves avec coma. Les 10 à 15 % des 57 000 traumatismes considérés comme légers ou modérés peuvent également laisser des séquelles graves (désinsertion sociale, épilepsie). De plus, 1.000 personnes sont victimes d'une atteinte de la moelle épinière provoquant une para ou tétraplégie. La qualité de la prise en charge de ces blessés est fonction de la rapidité et de la pertinence des secours, de leur orientation auprès d'établissements équipés et organisés pour cette prise en charge, que ce soit à la phase aiguë ou en rééducation. Elle est encore aujourd'hui insuffisante.

Réduire le délais entre l'accident et la prise en charge médicale

Un groupe de travail pluridisciplinaire, rassemblant des experts, des professionnels de santé, des représentants des organismes de premier secours et d'associations de patients et de familles de victimes, a permis d'élaborer des recommandations pour améliorer l'organisation de la prise en charge sanitaire et médico-sociale des personnes victimes de traumatisme crânien. Ces recommandations ont pour objectif de réduire le délai entre la survenue de l'accident et la prise en charge adaptée aux lésions crâniennes et médullaires de ces blessés de la route, et par conséquent, de réduire la morbidité et l'incapacité liées à ces blessures.

Pour mettre en œuvre ces recommandations, le ministre de la Santé et de la Protection sociale et la Secrétaire d'Etat aux Personnes handicapées ont signé le 18 juin 2004 une circulaire relative à la filière de prise en charge sanitaire, médico-sociale et sociale des traumatisés crânio-cérébraux et des blessés médullaires, qui précise les conditions de compétence, d'équipement et d'organisation à remplir par les établissements de santé investis dans la prise en charge de tels blessés. Son application est immédiate.

La Semaine sécurité routière 2004 consacrée aux victimes.

Créée en 2000, la semaine de la sécurité routière est un temps fort pour tous ceux qui se mobilisent pour cette cause.

Intégré maintenant dans les plans départementaux d'action pour la sécurité routière (PDASR), ce moment fort permet aux acteurs locaux de promouvoir toutes les actions de prévention menées dans les départements tout au long de l'année. Les pouvoirs publics autour des préfets, les collectivités territoriales, les associations, les assurances, les entreprises s'unissent pour faire passer les principaux messages de prévention.

C'est aussi un moment pour lancer, comme par exemple en 2003 avec les assises départementales de la sécurité routière, des réflexions pour mieux agir localement en ce domaine.

Une semaine consacrée aux victimes de la route

Cette semaine aura lieu du 13 au 20 octobre 2004 et sera conçue et animée cette année en lien avec le Secrétariat d'Etat aux Droits des Victimes.

Il est proposé que la semaine 2004 soit consacrée en particulier aux victimes de la route.

Le choix de la thématique des victimes poursuit un double objectif :

- sensibiliser l'ensemble de la population aux risques encourus sur la route en cas de non-respect des règles,
- évoquer la vie des personnes qui subissent les conséquences d'un accident de la circulation, et principalement les handicapés les plus lourdement touchés.

De multiples actions seront réalisées pour évoquer le travail de tous ceux qui oeuvrent au quotidien en faveur des victimes, sensibiliser l'opinion aux risques liés à de petites infractions en montrant leurs conséquences dramatiques (morales, psychologiques, physiques), et médiatiser le numéro national d'aide aux victimes.

Deux temps forts pour l'organisation de cette semaine

Deux temps forts rythmeront cette semaine :

Une campagne de « témoignages »

Une campagne de communication déployée sur un dispositif TV puissant à des heures de grande écoute, et relayée par des affiches proposées aux maires pour montrer la violence subie par les victimes, sensibiliser sur le caractère dérisoire de l'infraction au regard du drame engendré.

Un colloque national sur le thème « vivre après l'accident »

Organisé en ouverture de la semaine, avec des associations de handicapés, des intervenants issus du milieu associatif, des experts et des porte-paroles célèbres.

Des mesures spécifiques concernant les véhicules et l'infrastructure.

Une expérimentation nationale sur l'utilisation des feux de croisement le jour.

Depuis plusieurs années, la question de l'utilisation des feux de jour est à l'ordre du jour des programmes de sécurité routière.

Cette mesure peut s'envisager de deux façons : en imposant aux constructeurs d'équiper les véhicules de feux dédiés ou en imposant à l'usager l'obligation d'allumer les feux de croisement le jour.

Il existe, au niveau international, un règlement relatif aux normes techniques des feux dédiés.

Ceux ci sont obligatoires depuis plus de quinze ans au Canada et aux Etats Unis. Au sein de l'Union européenne, dans l'immédiat, seule une mesure concernant l'usager peut être envisagée : de fait, l'obligation d'allumer le jour, à défaut de feux dédiés, les feux de croisement est en vigueur en Finlande, en Suède en Norvège, au Danemark, en Hongrie, en Pologne (l'hiver), en Slovénie et en Suisse. Tout récemment, l'Italie vient d'instaurer cette mesure sur le réseau de rase campagne.

La Commission Européenne (Direction Générale des Transports, DG7) a commandé à deux reprises des revues de la littérature scientifique qui est très abondante sur le sujet. La dernière étude a été achevée à la fin de l'année 2003.

En France, une expérimentation portant sur l'allumage des feux de jour a été mise œuvre dans le département des Landes en juin 1999 dont l'évaluation faite en septembre 2001 par un chercheur de l'INRETS, conclut positivement sur l'expérience qui « s'est avérée efficace pour réduire le nombre d'accidents impliquant au moins deux véhicules de jour par beau temps sur le réseau des routes à grande circulation du département ».

Une mesure justifiée par la sécurité des usagers sur la route...

L'effet des feux de jour sur les accidents de la route est un phénomène complexe puisqu'il fait intervenir des notions de détection, détectabilité et identification .

On peut avoir du mal à comprendre l'utilité d'allumer constamment ces feux car en temps normal, il n'y a pas de problème de détection du véhicule ou du piéton. Mais il faut comprendre qu'en temps normal, il n'y a pas d'accidents : les feux de jour allumés en permanence vont justement faciliter la détection dans les cas où, sans eux, il n'y aurait pas eu de détection et permettre ainsi d'éviter l'accident.

A part l'alcool, aucun autre sujet de la sécurité routière n'a fait l'objet d'autant d'études ou de recherches. Comme l'alcool, ce sujet fait l'objet d'un consensus général de la part de tous les experts, les débats ne portant pas sur l'effet positif généralement attribué aux feux de jours mais sur l'importance de cet effet. Les inconvénients liés à l'augmentation de la consommation de carburants (coût et pollution) ainsi qu'au changement plus fréquent des lampes sont considérés comme faibles en comparaison des avantages de la mesure.

Le gain possible peut être évalué, suivant les experts, à une fourchette de **5 à 8 % des tués et de 8 à 10 % des blessés.**

C'est un enjeu moindre que celui des mesures concernant l'alcool, la vitesse ou la ceinture mais néanmoins important d'autant que sa mise en œuvre est plus facile que celle des mesures concernant l'alcool ou la vitesse.

Le caractère bénéfique de cette mesure fait toutefois l'objet de controverses s'agissant des usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes et piétons) qui craignent que les automobilistes allumant les feux de jour considèrent qu'ils sont vus et donc prennent plus de risques. Les études disponibles ont cependant conclu à des effets positifs même pour ces catégories.

Les **usagers de la moto**, bénéficiant de la mesure depuis plus de vingt ans, craignent qu'en cas de généralisation de la mesure à l'ensemble des véhicules, il ne soit plus possible de « reconnaître » une moto parmi d'autres véhicules. Pourtant ce n'est pas ce que montre

l'ensemble des travaux sur le sujet car les motos n'ont pas besoin d'être reconnues mais d'être vues et de voir les autres véhicules. Cette crainte ne paraît pas justifiée au regard de l'ensemble des travaux conduits sur le sujet.

Le comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière a jugé que "l'allumage des feux de jour est une mesure simple pour améliorer la sécurité routière dont l'efficacité est prouvée par une abondante littérature scientifique, confirmée par l'expérience des Landes".

Modalités de mise en œuvre.

La mise en œuvre se fera de manière expérimentale.

Il sera recommandé à l'ensemble des usagers l'utilisation des feux de croisement le jour, hors agglomération, à compter du début de la période d'hiver, au moment du changement d'heure, le samedi 30 Octobre. Cette expérimentation durera jusqu'au 27 mars 2005, date du changement d'heure d'été. Parallèlement, une évaluation précise du dispositif sera mise en place afin de permettre à l'issue la prise d'une décision d'abandon ou de continuation.

Cette mesure sera accompagnée d'actions de communication et d'explication afin d'être comprise par tous les usagers et considérée comme un effort en faveur de la sécurité routière. De cette manière les conducteurs marqueront leur adhésion à cette mesure et à la politique de la sécurité routière.

Des mesures pour les poids lourds.

La signalisation arrière

Un des éléments de l'amélioration de la sécurité des poids lourds passe par une évolution de leur signalisation permettant une meilleure visibilité nocturne, notamment à l'arrière.

Un cadre communautaire harmonisé nécessaire à cette évolution

Une réglementation française datant de 1977 impose une signalisation complémentaire arrière par plaques catadioptriques. En 1996, cette réglementation a évolué pour autoriser, en alternative à ces plaques catadioptriques, une signalisation par barres rétro-réfléchissantes conformes au règlement de Genève R.70, qui permet par ailleurs de différencier des camions des remorques, et donc d'apprécier, vu de l'arrière, les configurations courtes (camion seul) ou longues (camion + remorque ou tracteur + semi-remorque).

Un progrès pour la sécurité des poids lourds

Actuellement les véhicules concernés, sont équipés soit des anciens dispositifs français, soit de dispositifs conformes au règlement R.70

L'obligation d'équiper les véhicules de dispositifs conformes au règlement R.70 constitue donc une amélioration en termes d'harmonisation et de visibilité.

Modalités de mise en oeuvre

Un décret sera présenté en Conseil d'Etat dans les délais les plus brefs compatibles avec, les concertations à mener (constructeurs, aménageurs, transporteurs, équipementiers, ...) et les procédures communautaires d'information et de notification.

Le délai de mise en oeuvre prévisible est le 1er avril 2005 pour les véhicules mis pour la première fois en circulation à cette date et le 1er avril 2006 pour l'ensemble du parc actuel en circulation.

Le chronotachygraphe électronique

Le Chronotachygraphe est l'appareil de contrôle des vitesses et des temps de conduite utilisé dans les véhicules de transports de marchandises et de voyageurs soumis à la réglementation sociale européenne.

Une conception nouvelle

L'appareil actuel est de conception horlogère ; les données journalières sont enregistrées sur un disque papier ; les règlements européens du 24 septembre 1998 et du 13 juin 2002 ont prévu le remplacement de celui-ci par un système composé d'un appareil électronique et de cartes à puce.

Ce nouvel appareil de contrôle, appelé Chrono tachygraphe **électronique**, doit garantir un meilleur contrôle du respect des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.

Grâce aux nouvelles technologies – électronique, cartes à puce, cryptographie,... – ce nouvel appareil doit permettre un contrôle plus fiable, plus rapide et plus efficace.

De plus la mise en oeuvre de ce nouvel appareil contribuera à renforcer les contrôles et les sanctions, afin de garantir une concurrence plus équitable et renforcer la lutte contre l'insécurité routière.

Une mise en oeuvre harmonisée en Europe

Le règlement (CE) n° 2135/98 a fixé au 5 août 2004 la mise en oeuvre de ce nouveau système et l'obligation de son utilisation pour les véhicules nouvellement mis en circulation.

La Commission et le Conseil des ministres des transports se sont mis d'accord à l'unanimité sur le **5 août 2005** comme date d'équipement obligatoire des véhicules neufs.

La France a toujours soutenu ce projet en raison des forts enjeux qui lui sont liés, tant du point de vue de la réglementation sociale et de la régulation économique que de la sécurité routière. Pour tenir ces délais, il faut que le système complet soit mis en place dès septembre de manière à ce que les entreprises de transport aient le maximum de temps pour s'organiser et pour former leur personnel. Cela permettra également d'apporter une aide aux États Membres, en particulier à ceux qui viennent d'entrer dans l'Union, pour qu'ils puissent remplir leurs obligations dans les délais.

Les autocars et camions mis en circulation après cette date ne seront plus acceptés sur les routes en France ou à l'étranger avec des appareils à disque.

D'ici là, les États-membres qui seront prêts à mettre en oeuvre le nouveau chrono tachygraphe en vigueur, pourront le faire.

Jusqu'au 5 août 2005, le choix sera laissé aux entreprises d'équiper leurs véhicules avec l'ancien ou le nouvel appareil.

La sécurité des infrastructures sur le réseau national.

Lors du CISR du 18 décembre 2002, la décision a été prise de « renforcer la lutte contre l'insécurité routière dans toutes les actions d'aménagement des infrastructures et notamment le traitement des obstacles latéraux »

Pour rendre l'infrastructure routière plus sûre, il est nécessaire de s'intéresser à ses caractéristiques techniques, à son interaction avec le conducteur ou le véhicule, à la lisibilité de la route, à l'homogénéité de l'itinéraire et à la perception par l'utilisateur des hétérogénéités.

La réponse à cette préoccupation complexe passe par des actions menées sur les infrastructures nouvelles mais aussi sur le réseau existant à travers :

- la formalisation des méthodes et le développement des outils utilisés par le réseau scientifique et technique (RST) du ministère de l'équipement pour améliorer la sécurité des infrastructures nationales.
- La mise à disposition des collectivités locales qui le souhaitent des résultats de la démarche spécifique intitulée « SURE » (sécurité des usagers sur les routes existantes).

La démarche SURE

La démarche SURE a pour objectif d'identifier les itinéraires sur lesquels l'accidentologie est anormalement élevée, d'établir des pistes d'actions et de réaliser sur le terrain les améliorations les plus efficaces.

Cette démarche est conçue pour être appliquée à la totalité du réseau routier (en dehors du milieu urbain dense). Elle est mise en œuvre en priorité sur les itinéraires où les niveaux de sécurité sont les moins satisfaisants, déterminés notamment à partir d'une analyse des accidents.

Une analyse fine des itinéraires sur lesquels la démarche est déployée permettra d'établir un diagnostic identifiant les facteurs d'accidents liés à l'infrastructure et une approche complémentaire concernera les facteurs reconnus d'accidents, tels que la présence d'obstacles latéraux au bord des routes, sur lesquels une intervention efficace est possible.

Une méthodologie complète à caractère opérationnel est élaborée et sa mise en œuvre planifiée entre le 1er semestre 2004 et l'année 2005 :

Le traitement des obstacles latéraux sur le réseau routier national.

Dans le contexte général de baisse de l'accidentologie enregistrée en 2003 (- 21% de tués par rapport à 2002), on constate une diminution des victimes sur obstacles fixes, mais dans une proportion moindre (19% de tués en moins, soit 479 vies épargnées).

Le traitement des obstacles latéraux constitue l'une des actions de la politique d'aménagements des infrastructures routières pour améliorer les conditions de sécurité.

Ces obstacles latéraux sont généralement des « accessoires » de la route : arbres, poteaux, équipements. Ils peuvent intervenir comme facteur aggravant dans les accidents de la route notamment en cas de perte de contrôle du véhicule.

Si leur identification est relativement aisée, les aménagements correctifs ne sont pas toujours faciles à mettre en œuvre lorsqu'ils touchent au paysage et à l'occupation du domaine public par des concessionnaires privés.

Depuis 2000, le Ministère de l'Équipement a mis l'accent, dans le cadre de ses programmes annuels d'aménagements de sécurité, sur le traitement des obstacles latéraux le long des routes en milieu interurbain, afin de rendre le réseau plus sûr.

Les moyens pour réaliser ces deux actions

Outre la mobilisation du réseau scientifique et technique des services départementaux du Ministère de l'Équipement des moyens budgétaires spécifiques sont mis en œuvre.

Le programme d'actions SURE pour 15 itinéraires pilotes du réseau routier national est doté à hauteur de 6 M€. Ce montant s'ajoute aux financements déjà existants pour les aménagements de sécurité sur le réseau national.

Par ailleurs le traitement des obstacles latéraux est l'objet d'un financement spécifique pour 1,5 M€ en 2003, porté à 2,5 M€ en 2004. Des opérations de traitement des obstacles latéraux, sont menées dans le cadre des aménagements de sécurité d'initiative locale et au titre du volet sécurité des contrats de plan Etat-régions, pour environ 6,7 M€ en 2003. Ainsi au total, en 2004, 9,2M€ ont été consacrés à la suppression ou au traitement des obstacles latéraux. Cet effort sera poursuivi en 2004.

La cartographie de l'accidentologie routière pour renforcer la transparence.

Le Président de la République, lors du Conseil restreint du 14 octobre 2003 consacré à la Sécurité Routière, a demandé qu'au nom de la transparence et de l'information dues à nos concitoyens, soient diffusées des cartes présentant la situation des départements en matière d'accidentologie et les infrastructures où était constaté le plus grand nombre d'accidents et de victimes.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 13 janvier 2004 a demandé de poursuivre l'élaboration par département d'une cartographie fine des infrastructures les plus dangereuses afin d'associer la France au programme EURO-RAP

Actuellement 2 cartes, dont les références sont les fichiers d'accidents pour les années 1998, 1999, 2000 et les trafics moyens enregistrés au cours de l'année 1999, seront mises en ligne sur le site de la sécurité routière

- La première présente le **taux d'accidents graves par milliard de véhicules/km**. Cet indicateur est calculé par section de route homogène (selon les caractéristiques de profil en travers et de trafic) en prenant le nombre accidents graves (c'est à dire ayant provoqué au moins un tué ou un blessé grave) qui s'y sont produits sur la période de temps de référence (3 ans dans le cas présent) et en le divisant par le nombre de véhicules qui l'ont emprunté en moyenne pendant cette période et la longueur de la section. Le nombre obtenu est ensuite multiplié par un milliard pour obtenir un taux exploitable.
- La seconde indique le **la densité d'accidents graves par km**. Le calcul de l'indicateur est identique mais au contraire du taux, ne prend pas en compte la circulation écoulée par les différentes routes.

Les usagers informés

L'information des usagers sur les situations constatées ne sera complète qu'avec la cartographie des réseaux des collectivités locales, notamment celle des principales routes départementales.

Il est donc proposé, sur la base d'un cadrage de la part des services techniques centraux du ministère de l'équipement, de collecter les informations nécessaires auprès des départements. Ces données seront ensuite mises en forme de façon homogène et ajoutées aux cartes du réseau national en veillant à conserver la lisibilité de l'ensemble.

Parallèlement, une mise à jour des données sera opérée de façon à refléter au mieux la situation réelle constatée sur les infrastructures en matière d'accidentologie.

Des dispositions spécifiques pour les deux roues

L'action de sécurité routière doit d'autant plus prendre en compte les deux roues que les progrès pour ces usagers de la route ne sont pas au niveau des résultats remarquables obtenus globalement.

Le risque pour un motocycliste d'être tué dans un accident de la route est six fois supérieur à celui d'un automobiliste.

Une action renforcée dans le domaine des infrastructures :

- le programme de mise à niveau des glissières de sécurité des routes nationales sera accéléré pour être terminé cette année ;
- sur les nouvelles routes nationales, les glissières dans les virages seront systématiquement doublées ;
- la résorption des obstacles latéraux sera poursuivie pour un montant annuel de 2,5 M € ;
- le prochain CISR réétudiera les normes destinées à réduire le risque créé par les peintures glissantes appliquées sur les chaussées pour les passages piétons et les bandes.

une action pour les conducteurs :

- le lancement d'un groupe de travail pour traiter des problèmes de remontées de file par les voitures ;
- l'allongement de la durée de formation au brevet de sécurité routière, requis pour la conduite de cyclomoteurs, de 3 à 5 heures ;
- le lancement d'une mission parlementaire, confiée à M Jean-Michel Bertrand, député de l'Ain, sur les conditions d'accès des jeunes au permis de conduire ;
- une étude spécifique, dans chaque département, de l'accidentologie des deux roues.